



Verslag rondetafelsessie Masterplan

29 januari 2013



RONDE TAFEL SESSIE ZUIDAS
29-1-13
VOÛR HET SAMENSTELLEN VAN BESTEMMINGSPLAN

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Thema's	4
2.1	Aansluiting van het station op de omgeving	4
2.2	Uitstraling en allure	5
2.3	Ervaarbaarheid van Zuidas	6
2.4	Hinder (groep 1)	7
2.5	Hinder (groep 2)	8
2.6	Tijdelijke voorzieningen	9
3	Plenaire terugkoppeling	11

2 Thema's

De deelnemers werden verdeeld in 6 groepen en bespraken 5 verschillende thema's:

1. Aansluiting station op omgeving
2. Uitstraling en allure
3. Ervaarbaarheid van Zuidas
4. Hinder
5. Tijdelijke voorzieningen

Hieronder volgt een samenvatting van de uitkomsten uit de verschillende sessies.

2.1 Aansluiting van het station op de omgeving

Vragen bij dit onderwerp waren:

- Wat bepaalt de sfeer van Zuidas?
- Hoe kunnen efficiënte overstap en sfeer samengaan?
- Hoe is dit te combineren met de wens fiets en OV zo dicht mogelijk bij het station te hebben?

In deze groep zijn er wilde plannen geopperd. Het station vormgeven als een vliegende schotel, de sporen op palen zodat er vrije verbinding komt tussen de noord en zuidzijde, doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen en/of Schiphol, toch ook de sporen onder de grond en direct aanleggen van een 5e en 6e spoor.

De huidige sfeer op Zuidas is goed, maar er zijn wel een aantal aandachtspunten. De onderdoorgang van het station (Minerva-as) wordt als te smal ervaren. De pleinen in Zuidas (Zuidplein, Mahlerplein, Gershwin) moeten samen met deze onderdoorgang één onderdeel vormen. Je moet met de fiets naar het station kunnen komen, maar wel zonder dat iedereen over de pleinen (of in de onderdoorgang) gaat fietsen.

Voorgesteld wordt om meerdere uitgangen van het station te maken, zo worden ook de fietsen meer over het gebied verspreid. Te denken valt aan de westzijde van de Parnassusweg en Beethovenstraat. Overstappen moet zoveel mogelijk in het gebouw/station. Het gebied rondom het station is praktisch autovrij en OV luw. Dit wordt gezien als een grote kwaliteit en moeten we zo laten. Reiziger kan best wat meer verspreid worden. Dus geen bussen en trams heel dicht bij het station, in ieder geval niet als eindstation met wachtende trams en bussen. Wel als snelle overstap. Verder mag er best meer aandacht zijn voor groen. Ook mag de bewegwijzering beter worden. Wat betreft de fietsen zou het fijn zijn als er aan de zuidkant een ondergrondse fietsparkeergarage komt. Belangrijk is ook een goede aansluiting op het fietsnetwerk. Als er extra uitgangen komen, is het wel nodig dat daar ruimte is voor fietsparkeerplaatsen. Kortom, er moet een goede samenhang komen tussen het station en het gebied. Geen los gebouw maar een integraal onderdeel van de Zuidas. Het station hoeft geen icoon te worden. Het moet comfort bieden en geen tochtgat worden. Ervaring begint al bij aankomst op het perron. Dit doe je onder andere door het gebruik van groen, licht, kunst en gebruik van mooie materialen.

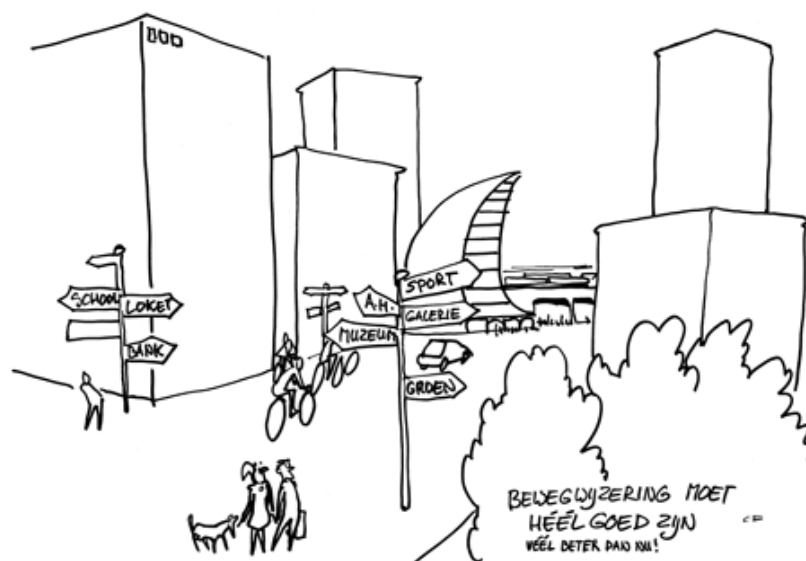
2.2 Uitstraling en allure

Vragen bij dit onderwerp waren:

- Wat bepaalt de (internationale) uitstraling en allure van Zuidas?
- Hoe versterk je dat met beperkt beschikbare (overheids)middelen?
- Wie kan daar verder nog aan bijdragen?

Wat is dat nou precies, allure? Allure is ook ruimte en transparantie, maar functionaliteit is ook belangrijk. Alles volbouwen is een valkuil. Ruimte en groen zijn kwaliteiten voor allure. Door aan allebei waarde te hechten maak je wel een complexe opdracht. Deze groep is tot de conclusie gekomen dat het station wél een icoon moet worden. Het moet uitstraling hebben, dat hoort bij Zuidas. Voor mensen uit het buitenland is dit je entree naar Amsterdam. Internationale allure is belangrijk. Londen heeft met de ontwikkeling van het metronetwerk gezorgd dat stad van 1 naar 8 miljoen kon groeien. Zuidas biedt Amsterdam kansen voor ontwikkeling op allerlei gebied. Het moet vast mogelijk zijn een grote internationale architect te benaderen voor het ontwerp tegen een schappelijke prijs.

Het station moet ook goede voorzieningen krijgen. De pleinen moeten goed worden aangesloten op het station. Er moet voldoende ruimte komen voor fietsen. De kwaliteit van de openbare ruimte moet goed zijn (geen tochtgat, goede bewegwijzering, logische looproutes) het station zichtbaar en een duurzaam karakter hebben, dus niet tijdelijk. Deze groep vindt het station in Berlijn en Reigersbos in Zuidoost goede voorbeelden. Zij stralen elan en transparantie uit. Kijk ook naar stations die zijn mislukt. Bijvoorbeeld Bijlmer en Sloterdijk. Daar zullen ontwerpers ongetwijfeld ook allure als opdracht gekregen hebben. Welke uitgangspunten hielden zij aan bij het ontwerp? De OV overstap is belangrijk, maar mag niet alles bepalend zijn. Bussen moeten dichtbij zijn, maar hoeven niet perse in het station. De groep geeft aan het belangrijk te vinden dat er een transparant maaiveldontwerp komt. Geen opstoppingen door te nauwe tunnels.



2.3 Ervaarbaarheid van Zuidas

Vragen bij dit onderwerp waren:

a. Ervaarbaarheid vanuit de omgeving (zicht op de A10 en de trein)

- Waarin kan de huidige situatie verbeteren of dreigt verslechtering?
- Welke aandachtspunten of plekken zijn daarin belangrijker dan anderen?

b. Ervaarbaarheid vanuit de reiziger (zicht vanaf de A10)

- Waarom lijkt ervaring van de Zuidas door alle respondenten minder belangrijk gevonden te worden?
- Welke aandachtspunten zijn desalniettemin van belang?

De A10 en de trein vormen een grote barrière in Zuidas en die barrière blijft als de A10 onder de grond gaat. Veel mensen ervaren maar één zijde van het gebied. Hoe kun je de Noord en Zuid kant meer aan elkaar koppelen? Inzet van groen of het maken van bruggen zouden een oplossing kunnen zijn. Het niet onder de grond brengen van de trein en metro wordt gezien als een gemiste kans. Groen is erg belangrijk voor Zuidas. Kijk bijvoorbeeld naar Central Park in New York. De waarde van het park is oneindig, want zonder groen is New York een onleefbare stad.

Het Mahlerplein wordt gezien als koud en kil, het Zuidplein daarentegen is fijn en levendig. Het Mahlerplein zou ook een fijnere verblijfspot moeten zijn. Het voelt nu niet aan als een plein maar als een grote open ruimte. Het aanbrengen van groen zou dit kunnen verbeteren, dat is er nu weinig. Het Zuidplein is wel een fijn plein. De menselijke schaal is belangrijk. Er zijn maximale maten van een plein. Die zijn wel toegepast op het Zuidplein, maar niet op het Mahlerplein. Op het Zuidplein heb je ook veel overstappers, daardoor is het ook drukker.

De A10 onder de grond brengt wel echt een verbetering. Kun je de ruimtes tussen de sporen ook nog gebruiken? Hoe kun je dwarsverbindingen maken? Daar zijn best veel mogelijkheden voor.

a. Ervaarbaarheid vanuit de omgeving

Verbetering:

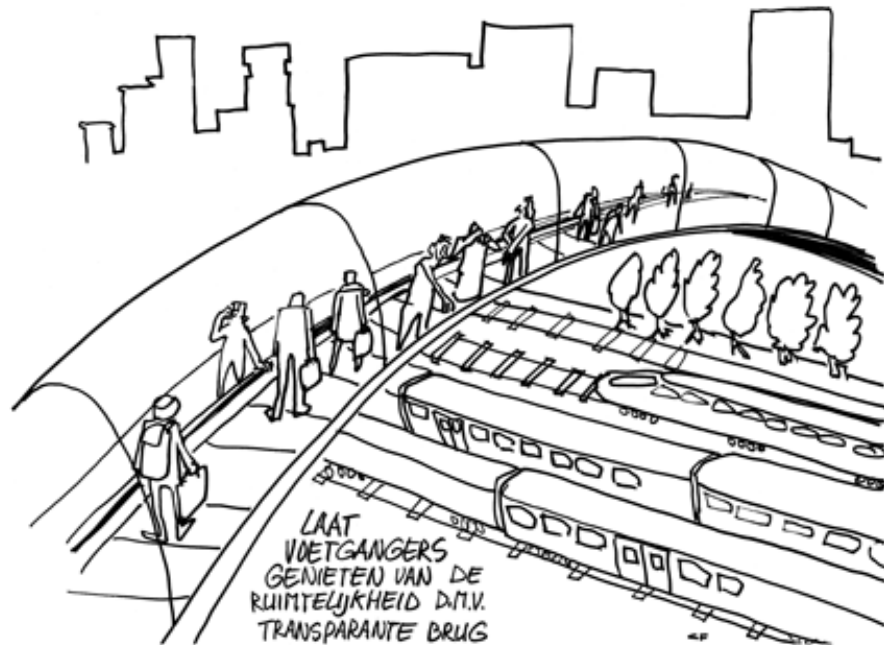
Vanuit de omgeving geeft het een rustiger beeld als je geen auto's meer ziet. De leefbaarheid wordt beter en er komt meer ruimte voor groen. De ontsluiting/bereikbaarheid van Zuidas wordt beter, dus dat is positief. Aanbeveling om alles zo transparant mogelijk te maken, bijvoorbeeld door de zichtlijnen bij de onderdoorgangen zo ruim mogelijk te houden. Ook is het goed om te kijken naar de bewegwijzering. Die is op dit moment niet goed.

Verslechtering:

We moeten rekening houden met jarenlange bouwactiviteiten. Zuidas wordt voor automobilisten wat onzichtbaarder. En wellicht wordt de barrière juist wel groter.

Aandachtspunten:

Houd het maaiveld schoon, heel en veilig. Kies voor kwalitatief hoogwaardige materialen. Kijk goed naar restplekken, kun je daar combinatie van functies creëren? Graag meer onderdoorgangen of andere verbindingen. Kies ook voor meer groen, maak er een park. En wat te denken van loopbruggen? Er zijn verschillende manieren van barrière overbruggen. Ook zou het goed zijn meer differentiatie in plinten invulling aan te brengen.



b. Ervaarbaarheid vanuit de reiziger

Vanuit het openbaar vervoer heb je tijd en rust om om je heen te kijken, vanuit de auto niet, maar dat is niet zo belangrijk. Het station is nu te vol, te druk, vooral in de spits. Maak meer ruimte voor opgangen en breng wat meer sfeer terug. De internationale dynamiek raak je een beetje kwijt door A10 onder grond. De verbinding door het station moet wel open worden gehouden. Probeer het wel leefbaar te houden. Je komt uit het station en wat zie je dan? Hopelijk meer dan alleen basisvoorzieningen.

2.4 Hinder (groep 1)

Vragen bij dit onderwerp waren:

a. Hinder voor de omgeving

- Welke hinderaspecten zijn het meest vervelend?
- Speelt dit voor de gebruikersgroepen op dezelfde punten en plekken?

b. Hinder voor het reizen

- Waarin liggen voor werkenden, reizigers en omwonenden de belangrijkste voor- en nadelen van korte of gespreide overlast?
- Is het of-of, of zijn er combinaties denkbaar?

De bewoners in het gebied verwachten vooral last hebben van geluidsoverlast, trillingen en grondwaterproblemen. In de avond en nacht willen zij geen hinder ondervinden. Voor de bewoners is het belangrijk is dat de verbindingen tussen Buitenveldert en Zuid blijven functioneren tijdens de bouw. De kantoorgebruikers zijn sterk afhankelijk van de trein. In het centrumgebied zijn de werknemers zo'n 80% afhankelijk van het station. Een oplossing is om in het weekend te werken en Station RAI als uitvalsbasis te gebruiken.

Station Zuid moet doordeweeks echter door blijven functioneren en de verbinding met Schiphol mag niet komen te vervallen! De veiligheid van het station vraagt om bijzondere aandacht, de perrons zijn tijdens de spits nu al overvol.

De groep geeft aan zich zorgen te maken over parkeeroverlast in Buitenveldert, met name aan de De Boelelaan. Ook voor fietsparkeren moet een goede oplossing komen. Er zullen veel plaatsen verdwijnen, daarentegen is de druk hoog.

Bereikbaarheid via het onderliggende wegennet staat nu al onder druk, daarom bouwverkeer zoveel mogelijk weren van het wegennet. Net als de Noord/Zuidlijn heeft gedaan moet er ook zo min mogelijk bouwverkeer door de woonwijken. Dit moet via een aparte bouwweg. Bouwterreinen moet netjes zijn. De Noord/Zuidlijn kan als voorbeeld genomen worden, maar dan op Zuidasniveau. Voldoende budget voor beheer is essentieel. Duidelijke communicatie is noodzakelijk. De omgeving wil graag duidelijk geïnformeerd worden; geef aan wat er gebouwd wordt, wanneer het begint en wanneer het klaar is. Als men zich niet aan de afspraken houdt dan moet er gecompenseerd worden. Geld helpt altijd! Besteed ook veel aandacht aan sociale veiligheid. Goede verlichting is hierbij essentieel.

2.5 Hinder (groep 2)

a. Hinder voor de omgeving

- Welke hinderaspecten zijn het meest vervelend?
- Speelt dit voor de gebruikersgroepen op dezelfde punten en plekken?

b. Hinder voor het reizen

- Waarin liggen voor werkenden, reizigers en omwonenden de belangrijkste voor- en nadelen van korte of gespreide overlast?
- Is het of-of, of zijn er combinaties denkbaar?

De groep vraagt om zoveel mogelijk hinder op te lossen in de dokzone en zo min mogelijk in de flanken van Zuidas. Er bestaat angst dat er te weinig kennis is bij de Gemeente over grondwater. Zorg dat we niet voor verrassingen komen te staan.

A10 en spoor moeten altijd door blijven gaan tijdens de bouw, hinder is onvermijdelijk, maar niet afsluiten. Het station kan niet dicht voor de bouw, het moet te allen tijde open blijven. Maak andere NS-stations in de stad belangrijker tijdens de bouw, zodat je station Zuid ontziet.

Communicatie is erg belangrijk. Wees open en toegankelijk, laat zien wat je doet. Dit kan bijvoorbeeld door middel van excursies naar de bouwput, maar ook door eerlijk te zijn over de bouwwerkzaamheden en wat er niet goed gaat in de bouw. Belangrijk om vanuit een hoog punt (uitzichttoren) naar de bouwput te kunnen kijken. Ook belangrijk om het Beatrixpark te voorzien van een goede en passende afrastering.

De hinder is draaglijker als men weet wat het oplevert. Lever ook steeds iets op zodra het klaar is, zodat men steeds ziet dat er een nieuwe fase is aangebroken en dat de bouw vordert.

Het bouwverkeer belast ook de rest van het verkeer en het hele gebied. Aandacht voor vele verkeerszaken, zoals verkeersregelaars op knooppunten, grondtransport via pijpleidingen (zie Noord/Zuidlijn), de 'dode hoek' van vrachtwagens en rekening houden met de groei van het verkeer, wordt expliciet om gevraagd. Het bouwverkeer moet daarom apart gehouden worden van het gewone verkeer (aparte bouwweg) om in Zuidas een veilige situatie te behouden.

Fietsbereikbaarheid is erg belangrijk. Niet alleen het station moet bereikbaar zijn, maar alle gebieden in Zuidas. Zorg voor voldoende fietsenstallingen en voor goede bewegwijzering naar deze stallingen. Behoud van aantal fietsparkeerplaatsen of vergroten ervan wordt bepleit. Ook de fietsroutes en eventuele alternatieve fietsroutes goed aangeven en communiceren en rekening houden met veiligheid voor de fietser. Dienst Zuidas zou met bedrijven in gesprek kunnen gaan om werknemers te stimuleren met de fiets te komen. De parkeergarage kan gedeeltelijk worden omgebouwd in een fietsenstalling. Ook denken aan verschil tussen kort- en lang fietsparkeren. Houd rekening met logische plekken voor fietsparkeerplaatsen. Bouwterreinen moeten netjes zijn. Hekken recht en de stoepen heel. Dit is heel erg belangrijk voor de uitstraling van het gebied. De aannemer moet hierop worden gecontroleerd en worden aangesproken. Zwerfvuil (lunchresten van bouwvakkers), bouwafval, onjuiste verkeersborden, onkruid, ontbreken van routing/omleidingsborden, lelijke hekken en/of hekken met fietsen eraan worden gevreesd. Uitdrukkelijke wens om bouwplaats 'hoogwaardig en met allure' in te richten.

2.6 Tijdelijke voorzieningen

Vragen bij dit onderwerp waren:

- Welke tijdelijke voorzieningen mogen tijdens de bouw niet ontbreken?
- Wat zijn ideale plekken voor tijdelijke voorzieningen?
- Hoe kunnen tijdelijke voorzieningen een opstap zijn naar iets definitiefs?

Doelen van tijdelijke voorzieningen:

- Bereikbaarheid
- Veiligheid
- Behoud van de aantrekkelijkheid, we willen geen onaantrekkelijke bouwput
- Levendigheid, laat het niet saai worden!
- Beperken geluidsoverlast en luchtverontreiniging

Welke voorzieningen mogen niet ontbreken?

- Groen (boomkwekerij)
- Kunst, gebruik maken van studentenprojecten, bijvoorbeeld van studenten van de Rietveld Academie
- Goede bewegwijzering
- Digitale informatie borden
- Informatieloket of ruimte
- Goede verlichting
- Stilteruimte
- Heldere fiets- en wandelroutes met goede bewegwijzering
- Evenementen
- Restaurantjes
- Cultuur
- Bandjes
- Mooie bouwhekken met informatie over de bouw en kijkgaten
- Informatieruimte over de ontwikkelingen in Zuidas
- Goede parkeergelegenheid ook voor het bouw personeel

- Geen rommel op de bouwterreinen
- Tijdelijke invulling voor braakliggende terreinen, bijvoorbeeld fiets parkeren
- Goed functioneren van OV

Locaties voor tijdelijke voorzieningen zijn Mahler en viaduct Zuidplein.

De groep geeft aan dat 8 jaar niet tijdelijk is, dit is eigenlijk semipermanent. Gebruik deze 'tijdelijke' fase om vast te oefenen voor de definitieve situatie.

3 Plenaire terugkoppeling

De uitkomsten uit de verschillende sessies werden plenair met elkaar gedeeld.

Pieter Klomp, projectleider Masterplan, gaf een korte samenvatting van de avond: "Alle groepen beseffen dat hinder niet te vermijden is en dat we op een slimme manier hiermee om moeten gaan om het voor iedereen draaglijk te maken. Een goed idee is om Station RAI beter te benutten om zo Station Amsterdam Zuid meer te ontzien tijdens de bouw. Communicatie moet helder en duidelijk zijn. Iedereen wil weten waar hij of zij aan toe is en waar we naar toe werken. We mogen ook best laten zien wat hier gebeurt en hoe het gaat met de ontwikkelingen. Maak bijvoorbeeld een uitkijktoren over het project heen. Een belangrijk punt vond ik dat een groep zei dat 8 jaar niet tijdelijk is. Voor de gebruiker is dit definitief. Groen werd als belangrijk gezien. Zowel in de tijdelijkheid als in het definitieve ontwerp. Sommige groepen gaven aan dat allure erg belangrijk is. Echter de overheid heeft beperkte middelen om het station te bouwen. Maar misschien kunnen we meer dan we denken door creatief te zijn."

Nog enkele reacties uit het publiek:

- De grootste hinderfactor is dat we niet weten hoe lang en omvangrijk de bouwwerkzaamheden zijn. Het project moet beheersbaar en controleerbaar zijn. Er moet gedacht worden aan nadeelcompensatie als men zich niet aan de afspraken houdt.
- De ideologie in het verhaal ontbreekt. Er moet een breder platform komen waar men dit bespreekt. Stedenbouwkundigen en creatievelingen moeten elkaar opzoeken, niet alleen om te praten maar ook om samen te tekenen.
- Geef helderheid over hinder. Geef bijvoorbeeld aan hoeveel decibel een heipaal produceert en geef een vergelijking hiervan.

